



# Vervoerregio Leuven Projectgids



**Vlaanderen**  
is mobiliteit &  
openbare werken





# VERVOERREGIO LEUVEN



<b>HS 1 Inleiding</b>	
De voorzitters aan het woord	7
Waarover gaat deze projectgids?	8
De taal van de expert	9
Afkortingen	9
Begrippen	9
<b>HS 2 Basisbereikbaarheid daar gaat het over</b>	<b>15</b>
De missie van basisbereikbaarheid	15
8 principes van basisbereikbaarheid	16
<b>HS3 Wat is een Vervoerregio?</b>	<b>19</b>
<b>HS 4 Wat is een vervoerregioraad?</b>	<b>23</b>
<b>HS 5 Taken van de Vervoerregio</b>	<b>25</b>
Bevoegdheden per schaalniveau	26
Bevoegdheden binnen het regionaal mobiliteitsplan	27
<b>HS 6 Een regionaal mobiliteitsplan</b>	<b>29</b>
De opbouw	30
Fase 1: Omgevingsanalyse	30
Fase 2: Strategische visie met operationele doelstellingen	30
Fase 3: Actieplan	31
Fase 4: Evaluatie en bijsturing	31
<b>HS 7 Een versneld traject voor het openbaar vervoerplan</b>	<b>33</b>

<b>HS 8 De Vervoerregio Leuven</b>	<b>35</b>
Een kennismaking	35
Vervoerregioraad	36
Thematische onderzoekssporen	36
Openbaar vervoer / Vervoer op maat	36
Fietsnetwerken	37
Verkeersnetwerken / Categorisering, Vrachtvervoer	37
Mobipunten	37
Ruimtelijk kader	38
Communicatie en participatie via een 4-sporentraject	38
Spoor 1: Lokale en bovenlokale overheden	38
Spoor 2: Belangengroepen en middenveldorganisaties	39
Spoor 3: Experts	39
Spoor 4: Het brede publiek	39
<b>Meer weten over...</b>	<b>41</b>
Vervoerregio Leuven	41
Basisbereikbaarheid	41
Werken aan de Ring	41
De Lijn	41
Agentschap Wegen en Verkeer	41
Regionet Leuven	41



# De voorzitters aan het woord

Mobiliteit is een thema dat de gemeentegrenzen overschrijdt. Met de oprichting van vervoerregio's, vervoerregioraden en regionale mobiliteitsplannen hebben de gemeenten nu een kader waarbinnen ze kunnen samenwerken aan mobiliteitsuitdagingen.

De Leuvense Vervoerregio is één van de 15 regio's en telt 31 steden en gemeenten. We staan voor de enorme uitdaging om inclusieve, gedragen doelstellingen te formuleren om zo de economische en demografische groei te ondersteunen met een weldoordacht mobiliteitsbeleid en duurzame ruimtelijke ordening. **Het is niet de bedoeling om een theoretisch regionaal mobiliteitsplan uit te werken zonder enige voeling met de realiteit.** De ideeën, suggesties, visies, bekommernissen, enz. van jullie, onze lokale experts, zijn dan ook essentieel in het hele proces. **Laat ons samen de uitdaging aangaan.**

Namens de vervoerregioraad Leuven,  
de voorzitters,

Hans Eysen, burgemeester gemeente Holsbeek  
Mohamed Ridouani, burgemeester stad Leuven  
Mark Thoelen, Departement Mobiliteit en Openbare Werken



## Waarover gaat deze brochure?

Vlaanderen staat voor de enorme uitdaging om de ecologische, economische en maatschappelijke noden te ondersteunen met een weldoordacht mobiliteitsbeleid en duurzame ruimtelijke ordening. Om deze uitdagingen te realiseren lanceert Vlaanderen **een nieuwe mobiliteitsvisie**. Ons vervoerssysteem zal de komende jaren ingrijpend veranderen. Op Vlaams, regionaal en lokaal niveau. We evolueren van 'basismobiliteit' naar 'basisbereikbaarheid'. Sinds het **decreet basisbereikbaarheid** van 26 april 2019 is Vlaanderen verdeeld in **15 vervoerregio's**. Met de oprichting van vervoerregio's hebben de gemeenten en steden nu een kader waarbinnen ze kunnen **samenwerken** aan mobiliteitsuitdagingen.

Het begrip 'vervoerregio' is vandaag nog niet bij iedereen gekend. De lokale en bovenlokale overheden zijn reeds betrokken via de vervoerregioraden en werkbanken. Andere actoren, zoals belangengroepen en middenveldactoren, krijgen nu pas te maken met de vervoerregio's en nog anderen (het brede publiek) horen het donderen in Keulen als het begrip 'vervoerregio' ter sprake komt. Vanuit hun eigen rol en functie kijkt iedereen ook met andere ogen naar de vervoerregio's. Deze brochure houdt maximaal rekening met alle kennisniveaus en invalshoeken. Het is een instrument voor **alle actoren die betrokken zijn bij de Vervoerregio Leuven**. We willen een **uniforme kapstok** aanreiken, zodat je op jouw beurt het **verhaal kan overbrengen** aan anderen.





# De taal van de expert

Experten hebben de gewoonte om met afkortingen te spreken en toveren moeiteloos nieuwe begrippen uit hun mouw. We sommen de belangrijkste even op, zodat de taal van de expert voortaan voor iedereen bruikbaar wordt.

## Afkortingen

AV	Aanvullend Net
AWV	Agentschap Wegen en Verkeer (Vlaamse Overheid)
BFF	Bovenlokaal Functioneel Fietsrouten netwerk
GIP	Geïntegreerd Investeringsprogramma
IP-waarde	Intrinsiek Potentieel
KN	Kernnet
Maas	Mobility as a Service
MAV	Mobiliteitscentrale Aangepast Vervoer
MOW	Departement Mobiliteit en Openbare Werken (Vlaamse Overheid)
OV-plan	Openbaar Vervoerplan
RMP	Regionaal Mobiliteitsplan / het mobiliteitsplan van een vervoerregio
VOM	Vervoer op maat
VVR	Vervoerregio
VVRR	Vervoerregioraad

## Begrippen

### Basisbereikbaarheid

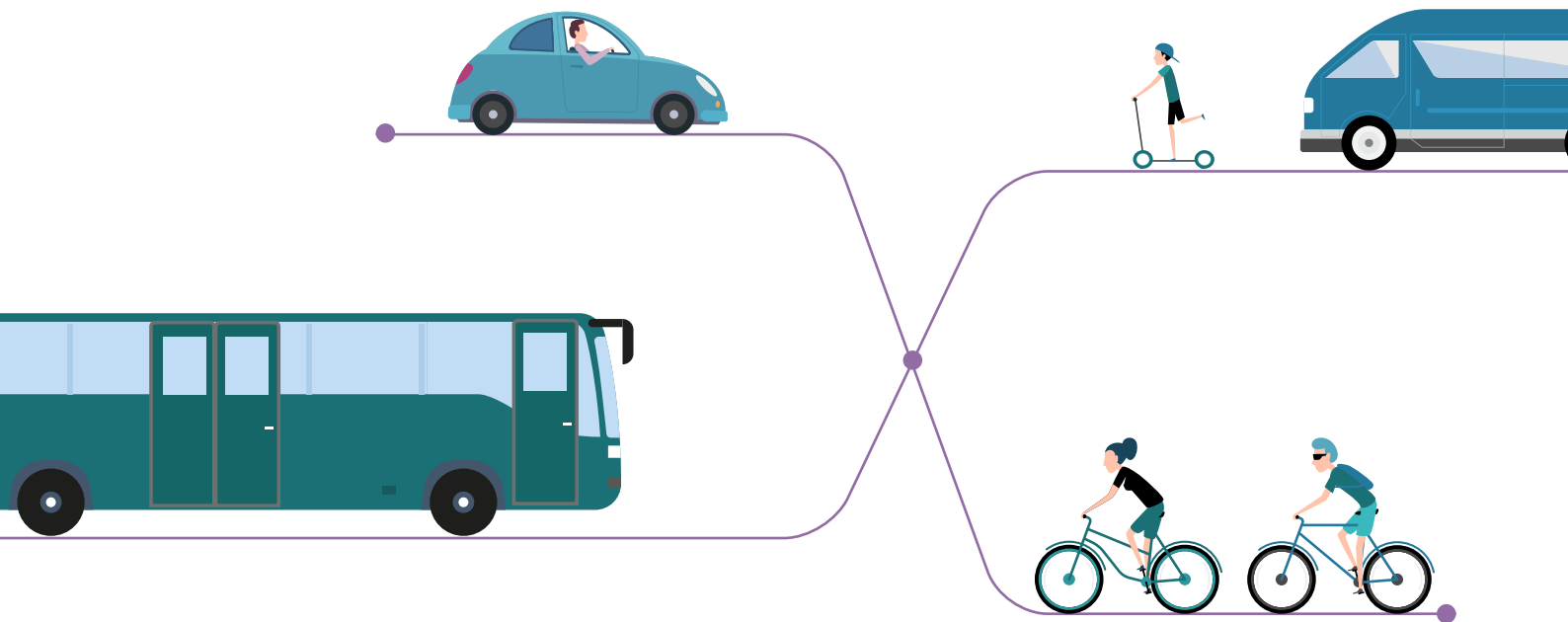
Het decreet Basismobiliteit stelde in 2001 vast dat elke Vlaming recht heeft op een bepaald openbaar vervoersaanbod nabij zijn woning. Dit bleek in praktijk duur en niet evident. Het decreet basisbereikbaarheid draait die redenering om en vertrekt van een **nieuwe, vraaggestuurde visie op mobiliteit**. Openbaar vervoer zal vooral daar rijden waar een grote vervoersvraag bestaat. Die visie vertrekt van een sterk openbaar vervoer, maar combineert en integreert dat binnen een uitgebreid vervoersnetwerk met andere vervoersmodi.

### Mobiliteitscentrale

De mobiliteitscentrale **helpt mensen om hun verplaatsing te plannen**. Welk vervoersmiddel brengt hen het snelst en het gemakkelijkst op hun bestemming? Hoelang zijn ze onderweg? Waar is hun begin- en eindhalte? Waar moeten ze overstappen? Welke vervoersmodi moeten ze eventueel combineren? Hoeveel betalen ze voor hun verplaatsing? De mobiliteitscentrale wordt een Vlaams informatiecentrum dat mobiliteitsadvies verleent aan burgers en bedrijven. De reiziger krijgt één centraal aanspreekpunt voor al zijn vervoersvragen, waar hij meteen een reis kan plannen, boeken en zelfs betalen. De mobiliteitscentrale streeft naar een efficiënte, uniforme en klantvriendelijke aanpak en wenst hiervoor een app te ontwikkelen. De Mobiliteitscentrale zal ook instaan voor klachtenbehandeling.

### Combimobiliteit

We combineren steeds meer **verschillende vormen van mobiliteit**. We fietsen naar het station om de trein te nemen. Of rijden we met de auto tot aan een park & ride en nemen daar de tram of de deelfiets naar het stadscentrum. Die combinatie noemen we combimobiliteit. Om combimobiliteit mogelijk te maken, zijn de beschikbaarheid en het op elkaar afstemmen van al die vervoersmogelijkheden cruciaal. Net als goed uitgeruste knooppunten.



### Synchromodaliteit

Synchromodaliteit is **combimobiliteit voor goederenvervoer** en zorgt voor een duurzamer vrachtverkeer. Bedrijven laten hun goederen bijvoorbeeld per schip of trein tot in ons land komen, om dan via binnenlandterminals de last mile met de traditionele vrachtwagen af te leggen. Of ze vervangen die vrachtwagen deels door binnenvaart of het spoor.

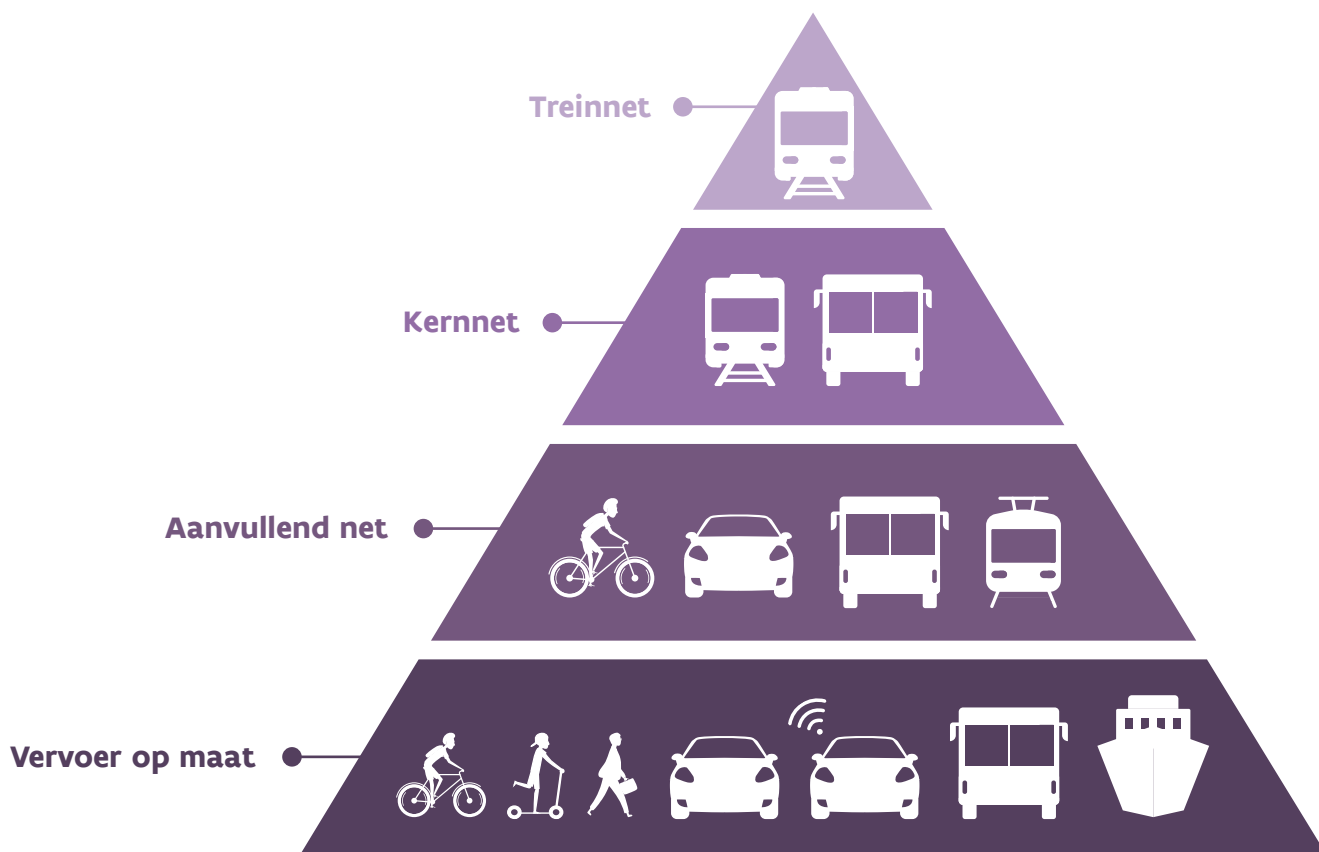
### Mobipunten

Een mobipunt is een **knooppunt van verschillende, op elkaar afgestemde vervoersmogelijkheden**: haltes voor openbaar vervoer, (rand) parkings voor auto's, plekken voor deelauto's of deelfietsen,... Het faciliteert de combimobiliteit. Een mobipunt kan ook aangevuld worden met extra diensten. Denk maar aan pakjesdiensten of fietsenherstelplaatsen of plaatsen voor ontmoeting of ... Het kan gaan om een treinstation, een belangrijke bushalte of zelfs een lokaal knooppunt waar een aantal deelfietsen en deelauto's ter beschikking staan.

## Gelaagd vervoersmodel

Basisbereikbaarheid vertrekt van een gelaagd vervoersmodel:

- **Treinen** zijn de ruggengraat van het openbaar vervoer. Ze zorgen in de eerste plaats voor de interregionale verbindingen.
- Het **Kernet** speelt in op de hoge vervoersvraag op grote assen. De bussen en trams van het kernnet rijden tussen de grote woonkernen en belangrijke attractiepolen zoals scholen, sport- en recreatiecentra, ziekenhuizen en handelscentra. Het kernnet wordt afgestemd op het treinnet.
- Het **Aanvullend Net** bestaat uit de lokale buslijnen tussen kleinere steden en gemeenten. Het zorgt voor de aanvoer naar het kernnet en het treinnet. Ook het woon-werkverkeer en het woon-schoolvervoer die alleen tijdens de spitsuren bestaan, kunnen deel uitmaken van dit net.
- De vierde en laatste vervoerslaag is het **vervoer op maat**, dat een antwoord biedt op specifieke individuele mobiliteitsvragen van mensen die om verschillende redenen (doelgroep, locatie, tijdstip) geen toegang hebben tot de andere vervoerslagen. Ook personen met een beperking, die vandaag de Mobiliteitscentrale Aangepast Vervoer raadplegen, kunnen gebruik maken van Vervoer op Maat. Buurtbussen of collectieve taxi's maken deel uit van dit aanbod, net als de verschillende deelsystemen (deelfietsen, deelauto's). De aanvragen en reservaties voor vervoer op maat gebeuren via de mobiliteitscentrale.



### Wegennetwerk

Het Vlaams wegennetwerk is opgedeeld in verschillende wegcategorieën: hoofdwegen, primaire wegen (type I en II), secundaire wegen (type I, II en III) en lokale wegen (type I, II en III). Die werden in 1997 vastgelegd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Het beleidsdomein **Mobiliteit en Openbare Werken voert een evaluatie uit van de bestaande wegategorisering** en komt hier binnenkort mee naar buiten. Er is nood aan een nieuw theoretisch model voor nieuwe beleidsontwikkelingen.

### Fietsnetwerk

Het Vlaams fietsnetwerk wordt gevormd door het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk, een netwerk van gemeentegrensoverschrijdende fietsinfrastructuur die woonkernen en attractiepolen verbindt. **Het fietsnetwerk bestaat uit hoofdroutes, functionele routes en alternatieve routes.** Op dit netwerk sluiten ook lokale fietsroutes aan. De ruggengraat van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk is het netwerk van kwalitatief hoogwaardige fietssnelwegen. Die zijn uitstekend geschikt voor vlotte en veilige fietsverplaatsingen over langere afstand. De fietssnelwegen maken van de fiets een volwaardig duurzaam alternatief voor de auto op afstanden tot 20 à 30 kilometer.

### Modal shift

De modal shift is de **ambitie** om een aanzienlijk deel van de verplaatsingen die vandaag nog met de (eigen) wagen gebeuren te vervangen door andere, **meer duurzame mobiliteitsoplossingen**. De modal shift mikt dus op een groter aandeel voor het openbaar vervoer, de fiets, deelvervoer... in het totale aantal verplaatsingen.

### Modal split

De modal split is de opsplitsing of verdeling van het verkeer over de verschillende vervoerswijzen of modaliteiten. De modal split kan zowel gaan over personenvervoer als over vrachtvervoer. De modal split van personenvervoer gaat meestal over: auto, openbaar vervoer, watertaxi, fiets, te voet, deelsystemen enz. De modal split over vrachtvervoer gaat meestal over: vrachtwagen, luchtverkeer, waterwegen. Onderstaande tabel geeft de modal split van personenvervoer voor de Vervoerregio Leuven weer:

Autobestuurder	Passagier	Trein	Bus-Tram-Metro	Fiets	Te voet
56%	20%	5%	5%	9%	5%

(bron: Vlaamse Verkeersmodel, Departement MOW, basistoestand 2017)

### Mobility as a Service

'Mobility as a Service' (MaaS) plaatst de gebruikers in het hart van de vervoersdiensten, door **mobilitieitsoplossingen op maat aan te bieden in functie van hun individuele noden**. Mobility as a Service vervangt de eigen wagen door een aanbod dat op het juiste moment en op de juiste plaats voor het juiste vervoersmiddel zorgt.



Het netwerk van mobipunten wordt uitgebreid conform de Vlaamse beleidsvisie. Vlaanderen investeert in samenspraak met de vervoerregio's in de uitrol van interregionale en regionale mobipunten en staat de lokale partners bij in de uitrol op lokaal en buurtniveau. De actieve inzet van zoveel mogelijk stakeholders is hiervoor nodig. De realisatie van mobipunten zal in de praktijk vaak vanuit een 'bottom-up' initiatief groeien, waar gemeenten en vervoerregio's hun rol opnemen. Ook kosteloze toegankelijke 'Park & Rides', onder andere langs onze autosnelwegen, kaderen in de combimobiliteit. De bestaande carpoolparkings worden geëvalueerd en desgevallend uitgebreid. Ook de verknoping met andere, duurzame vervoersmodi wordt onderzocht.

**Lydia Peeters**

Beleidsnota Mobiliteit  
en Openbare Werken 2019-2024

121 (2019-2020) nr. 1

# 2

BASISBEREIKBAARHEID  
DAAR GAAT HET OVER



# Basisbereikbaarheid, daar gaat het over

Als je een woordje wilt meepraten en meedenken over de nieuwe visie op mobiliteit zal het begrip 'basisbereikbaarheid' vaak over de lippen gaan. Een extra woordje uitleg is op zijn plaats.

## De missie van basisbereikbaarheid

Het mobiliteitsbeleid is gericht op het garanderen van de bereikbaarheid voor iedereen in onze samenleving. Mobiliteit heeft een onmisbare maatschappelijke en economische rol. De overheid gaat voor een mobiliteitssysteem dat **duurzaam, veilig, intelligent en multimodaal** is. Het verzoent toegankelijkheid en leefbaarheid. Basisbereikbaarheid gaat verder dan het openbaar vervoer stimuleren. Basisbereikbaarheid optimaliseert het netwerk en de infrastructuur voor alle vervoersmogelijkheden, voor zowel personenvervoer als goederenvervoer.

Belangrijke maatschappelijke locaties, zoals scholen, ziekenhuizen, bedrijventerreinen, winkelcentra... moeten vlot bereikbaar zijn voor alle reizigers. Dat is het overkoepelende idee achter basisbereikbaarheid.



## 1 Verplaatsingsnoden als vertrekpunt

Met de introductie van basisbereikbaarheid gaan we naar een vraaggericht openbaar vervoer: het aanbod wordt beter afgestemd op de vervoersvraag van de reiziger en op de reële vervoersstromen. Door het **aanbod beter af te stemmen op de vraag**, worden overvolle bussen op drukke assen en lege bussen in rustige woonwijken vermeden. Zo worden de vervoersmogelijkheden en financiële middelen op een efficiëntere manier ingezet.

## 2 Een netwerk van vervoersmogelijkheden

Het openbaar vervoer, het wegennet, fietsroutes en waterwegen: we sluiten ze op elkaar aan en creëren **één groot vervoersnetwerk**. We beginnen bij het openbaar vervoer, waar we de verschillende vervoerslagen beter verbinden. Reizigers kunnen rekenen op vlotte overstapmogelijkheden en op geïntegreerde informatie.

# 8 principes van basisbereikbaarheid

Acht principes vormen de leidraad voor het nieuwe Vlaamse mobiliteitsbeleid. Samen geven ze basisbereikbaarheid vorm.

## 3 Combineren van verschillende vervoersmiddelen

De Vlaamse overheid wil maximaal inzetten op **belangrijke vervoerrelaties**. Als we het openbaar vervoer op de drukke assen versterken, moeten die assen ook goed bereikbaar zijn. Reizigers moeten vlot kunnen overstappen van het ene vervoermiddel op het andere: van de bus, de tram of de trein op de fiets, de deelfiets of deelstep, de (deel)auto, de taxi,... Die combimobiliteit moet natuurlijk in twee richtingen werken.

## 4 Verkeersveiligheid verbeteren

De verkeersveiligheid in Vlaanderen moet omhoog, het aantal verkeersslachtoffers en -ongevallen moet omlaag. Een veiliger verkeer vraagt een **mix van kordate handhaving, investeringen in infrastructuur en verkeerseducatie**.



# 5

## Duurzame mobiliteit aanmoedigen

Het mobiliteitsbeleid van de toekomst wil het gebruik van duurzame vervoersmiddelen stimuleren. We willen mensen **verleiden en prikkelen om hun mobiliteitsgedrag bij te sturen, en te kiezen voor duurzame alternatieven**. Mensen kunnen hun gedrag op verschillende manieren veranderen door:

- andere vervoersmiddelen te gebruiken dan de auto;
- verplaatsingen te maken buiten de spitsuren;
- aan telewerk of thuiswerk te doen;
- carpoolen;
- ...

# 6

## Vlaanderen een gangmaker maken in innovatieve

De Vlaamse overheid zet **informatie- en communicatietechnologie** in om verplaatsingen veiliger, efficiënter en milieuvriendelijker te maken. Ze bundelt de krachten met de academische wereld, gespecialiseerde onderzoeksinstituten en de industrie om innovatieve oplossingen uit te werken.

# 7

## Basisbereikbaarheid regionaal en integraal aanpakken

Mobiliteit overstijgt de gemeentegrenzen. De gloednieuwe vervoerregio's, vervoerregioraden en regionale mobiliteitsplannen geven de gemeenten een kader om samen schouder aan schouder de mobiliteitsuitdagingen aan te pakken. **Lokale besturen** zitten mee aan het stuur en geven zo **gehoor aan de noden en vragen van de lokale gebruikers**.

# 8

## Vlotte doorstroming mogelijk maken

Investerings in een betere **afstemming** tussen mobiliteit, infrastructuur en ruimtelijke ordening moeten zorgen voor een betere doorstroming van auto's, bussen, trams, fietsen enz.



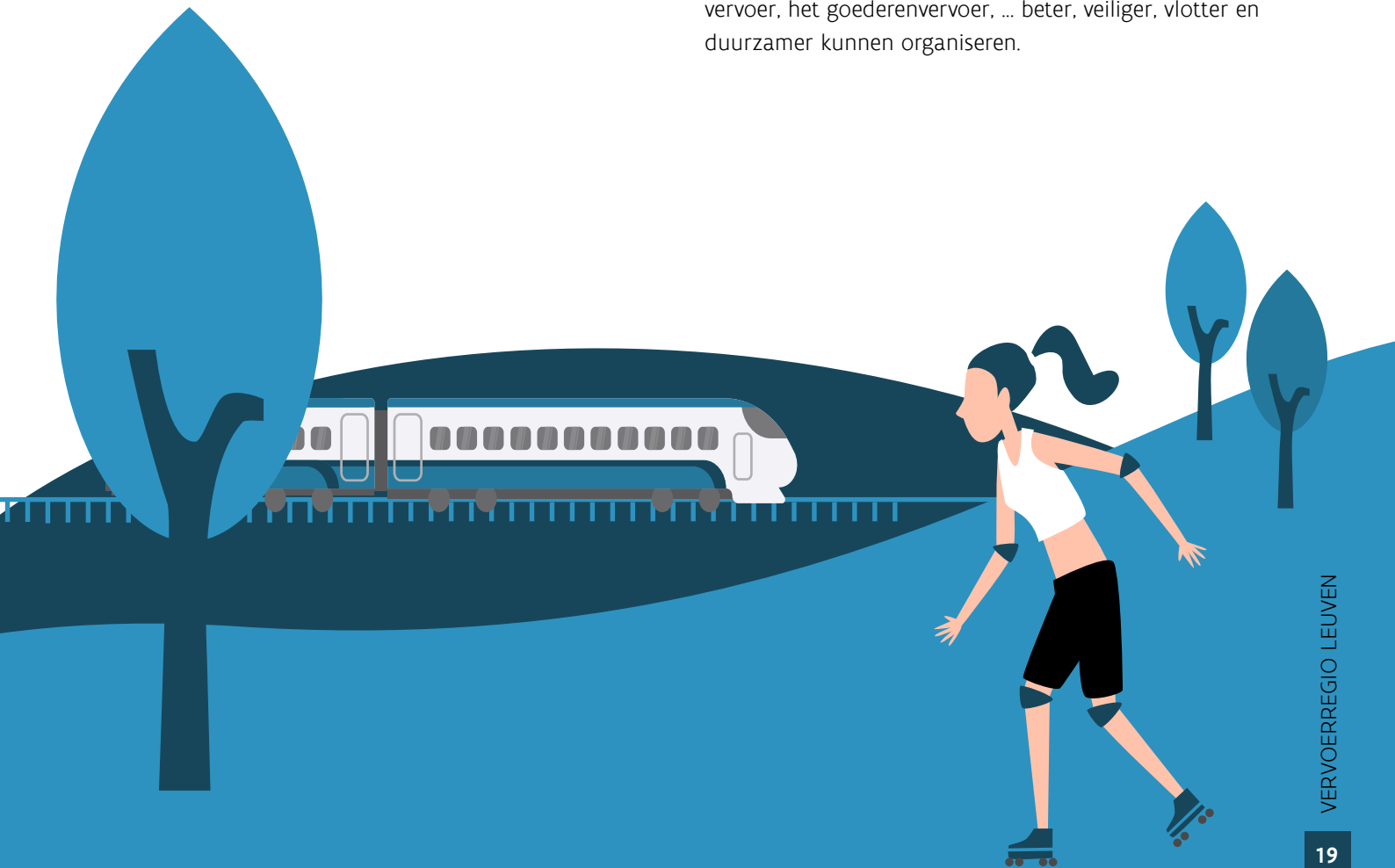


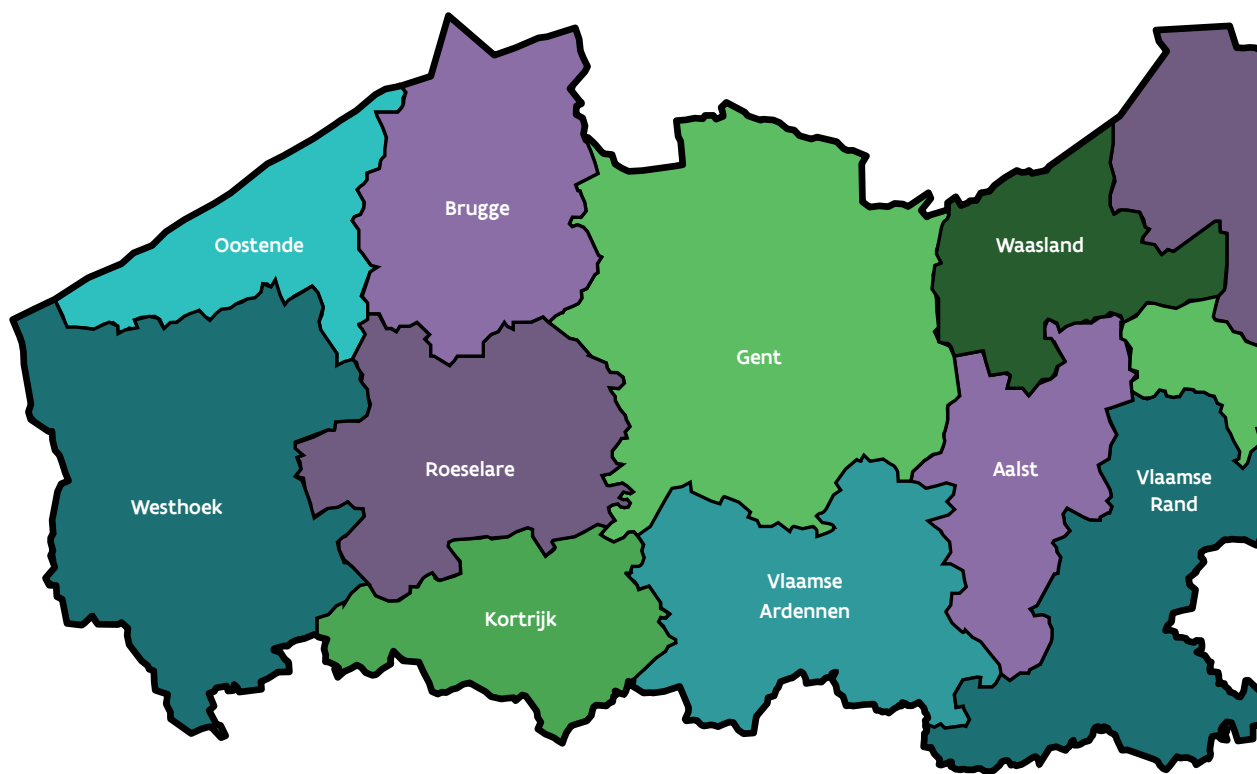
# Wat is een vervoerregio?

Vervoerregio's zijn gebieden waarvan de gemeenten en steden en/of delen van gemeenten en steden een samenhangend geheel vormen inzake mobiliteit.

**Mobiliteit overstijgt immers de grenzen van de gemeenten en steden.** Met de oprichting van de vervoerregio's wil de Vlaamse overheid de regionale aanpak een boost geven. De gemeenten en steden krijgen een kader en een platform om samen te werken aan beter, vlotter, veiliger en duurzamer vervoer.

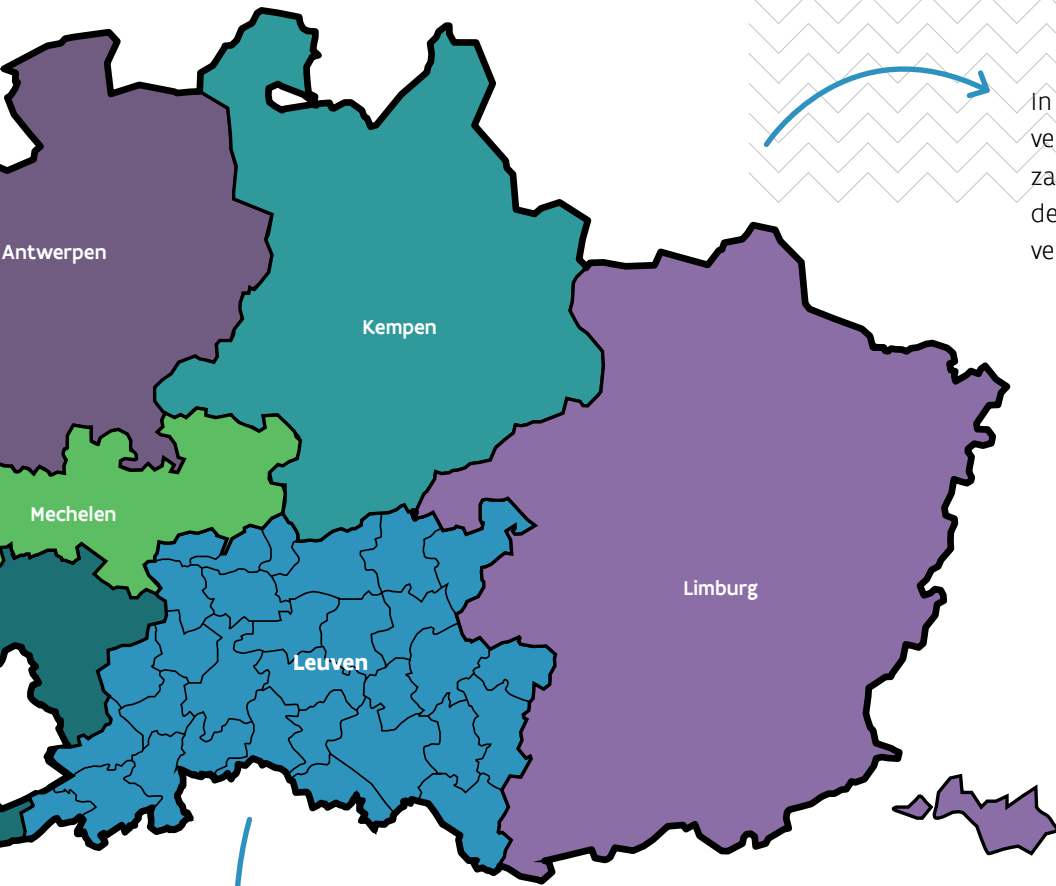
Vlaanderen wordt ingedeeld in **15 vervoerregio's**. Binnen elke vervoerregio zoeken lokale en bovenlokale overheden samen uit hoe ze de mobiliteit voor de fietser, de automobilist, de gebruiker van het openbaar vervoer, het goederenvervoer, ... beter, veiliger, vlotter en duurzamer kunnen organiseren.





“Het verplaatsingsgedrag van de Vlamingen heeft ook een regionale schaal. Mensen blijven niet alleen in hun eigen gemeente: ze gaan in een naburige gemeente naar de bakker, ze gaan drie dorpen verder werken en ze gaan shoppen in de grotere stad die vlakbij ligt. Wie het gemiddelde verplaatsingsgedrag bestudeert, ziet al snel dat er regionale clusters ontstaan. We zijn vanuit die realiteit vertrokken (...) Er zal veel meer gewerkt worden vanuit een regionale visie en dus niet meer zozeer binnen gemeentegrenzen. Deze nieuwe werkwijze zal het lokale mobiliteitsbeleid overspannen en versterken”

Isabel Jacobs,  
uit mobiliteitsbrief 185 - Basisbereikbaarheid



In elke vervoerregio werd een vervoerregioraad ingesteld. Die zal strategische beslissingen over de mobiliteitsontwikkeling in de vervoerregio nemen en adviseren.



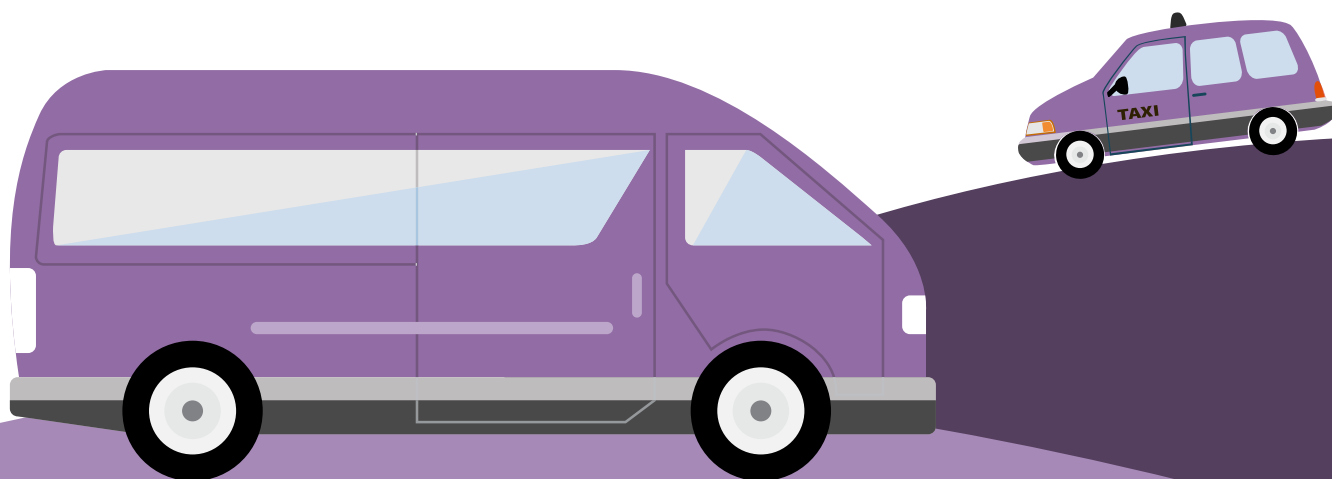


## Wat is een vervoerregioraad?

De vervoerregioraad is het belangrijkste beslissingsorgaan voor het mobiliteitsbeleid in de vervoerregio.

In de vervoerregioraad komen de belangrijkste stakeholders uit alle bestuursniveaus samen. Alle 31 gemeenten uit de regio zijn rechtstreeks vertegenwoordigd, meestal door de burgemeester of de schepen van mobiliteit.

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken heeft de regierol. De andere betrokken Vlaamse mobiliteitsactoren zijn het Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn, de Werkvennootschap en De Vlaamse Waterweg. Ten slotte participeren ook NMBS, Infrabel, het Departement Omgeving, de Mobiliteitscentrale Aangepast Vervoer en de provincie in de raad. De vervoerregioraad wordt voorgezeten door een politieke voorzitter van een van de toebehorende gemeenten en een voorzitter van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken.







# Taken van de vervoerregio

Een aantal mobiliteitskwesties overstijgen niet alleen de gemeentegrenzen, maar ook de vervoerregiogrens.

Over deze zaken worden keuzes op Vlaams niveau gemaakt. Denk aan de autosnelwegen, maar ook aan bijvoorbeeld het uitzonderlijk vervoer, de fietssnelwegen en de belangrijke tram- en busverbindingen.

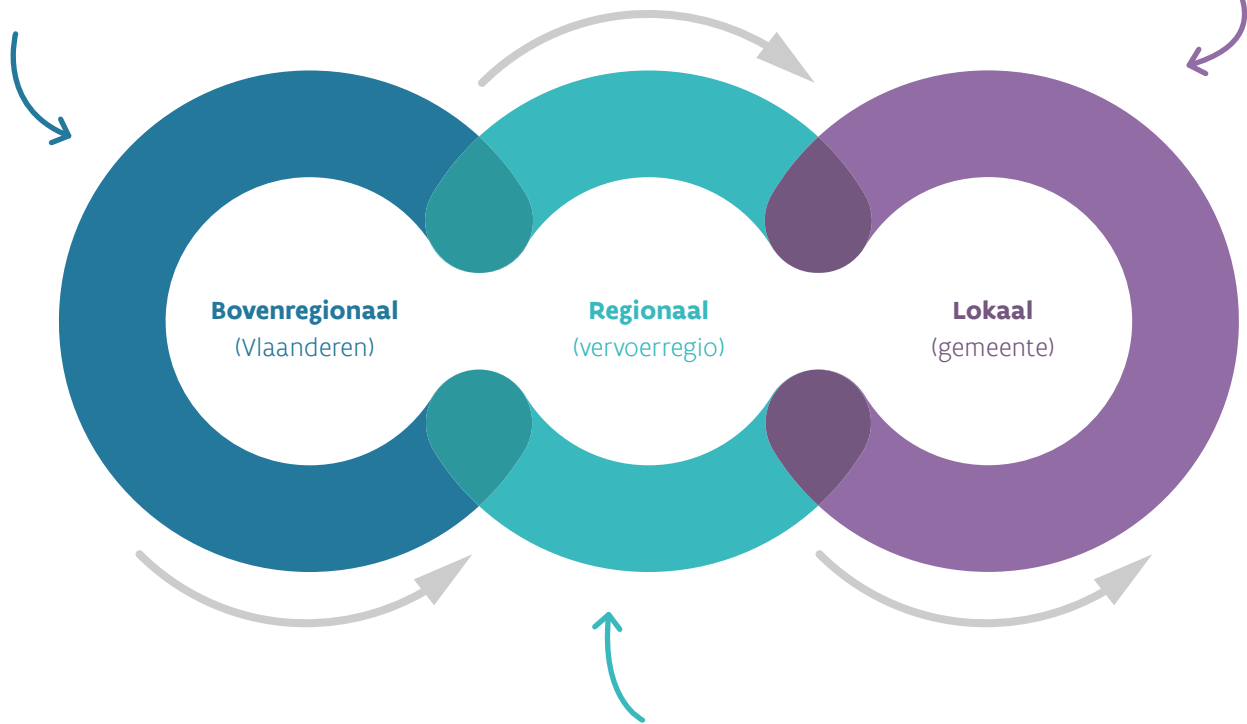
Maar het omgekeerde is ook waar: **een aantal mobiliteitsvraagstukken pakken we best op lokaal niveau aan**. Zo is het lokaal bestuur autonoom verantwoordelijk voor het lokale wegennet, de onverharde landwegjes en het lokale parkeren. Maar ook hier is sprake van overlapping met andere niveaus. Neem bijvoorbeeld het parkeerbeleid. Hoewel een gemeentebestuur autonoom beslist, wordt best rekening gehouden met de omliggende gemeenten in functie van verkeersstromen. Idem voor de fietswegen. Op het regionaal niveau krijgt het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk vorm terwijl binnen elke gemeente de lokale fietsroutes vastgelegd worden. Op papier klinkt dat netjes gescheiden, maar in de praktijk zijn deze netwerken verknoopt en zijn er raakvlakken die overleg noodzakelijk maken. Het regionale plan is een scharnier tussen deze niveaus, tussen de gemeenten en tussen de vervoerregio's onderling. Goede afspraken maken goede vrienden ... We zetten de belangrijkste verantwoordelijkheden even op een rijtje.



## Bevoegdheden per schaalniveau

Fietsnelweg, autosnelweg,  
uitzonderlijk vervoer, kernnet  
buslijn, havens, bevaarde  
waterlopen,...

### Mobiliteitsvisie Vlaanderen



Lokale wegen, traag wegennet,  
lokaal fietsnetwerk,...

### Gemeentelijk mobiliteitsplan

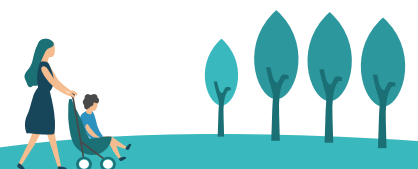
**Bovenregionaal**  
(Vlaanderen)

**Regionaal**  
(vervoerregio)

**Lokaal**  
(gemeente)

Bovenlokaal fietsnetwerk,  
aanvullend net buslijnen,  
vervoer op maat,...

### Mobiliteitsplan vervoerregio



# Bevoegdheden binnen het regionaal mobiliteitsplan



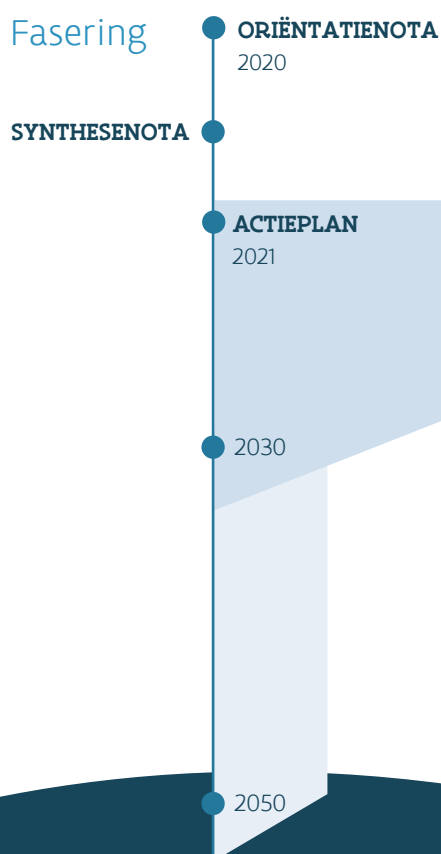


# Een regionaal mobiliteitsplan

Zoals reeds in deze brochure beschreven, is de vervoerregio verantwoordelijk voor het voorbereiden, opmaken, opvolgen, evalueren en, in voorkomend geval, herzien van het regionaal mobiliteitsplan. Maar wat is een regionaal mobiliteitsplan?

Het regionaal mobiliteitsplan legt de **globale mobiliteitsvisie voor een lange termijn vast voor de vervoerregio, en dat voor alle vervoersmodi**. Dit plan doet onder andere uitspraken over de belangrijke mobiliteitsuitdagingen van de regio, tekent het OV-netwerk uit en werkt maatregelen uit voor de verbetering van de doorstroming, het verhogen van de verkeersveiligheid en het realiseren van een volwaardig fietsbeleid. Het regionale mobiliteitsplan maakt deel uit van een cyclisch planningsproces. Dit betekent dat het plan periodiek wordt geëvalueerd en op basis hiervan geheel of gedeeltelijk kan herzien worden.

Het regionale mobiliteitsplan heeft een **tijdshorizon van tien jaar (2030)**. Hier en daar wat verder in de toekomst kijken (doorkijk periode van maximum dertig jaar) is echter ook mogelijk. De regionale mobiliteitsplannen worden **getoetst aan de krachtlijnen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen**. De opmaak van een regionaal mobiliteitsplan gebeurt volgens drie stappen. Het resultaat van elke stap is een nota: oriëntatienota – synthesesnota – actieplan. Eind 2021 zal het regionaal mobiliteitsplan, met de opmaak van het actieplan, finaal goedgekeurd worden.



## 1 Fase 1: Omgevingsanalyse

We starten met een beschrijving van de bestaande situatie, een onderzoek naar de maatschappelijke ontwikkelingen en een inschatting van de mobiliteitsbehoeften in de vervoerregio. We gebruiken hiervoor bestaand onderzoeksmateriaal en vullen dit waar nodig aan met extra onderzoekswerk. Jullie, de gemeentebesturen, beroepsorganisaties maar ook allerlei belangenorganisaties hebben de nodige terreinkennis en inzichten in huis om ons hierbij te helpen.

**Resultaat:** De oriëntatienota beschrijft een stand van zaken van de uitdagingen en problemen rond mobiliteit in de regio.

## De opbouw

Het regionaal mobiliteitsplan maken we op in stappen. Eerst brengen we de situatie van de huidige mobiliteit in kaart: Waar loopt het goed? Waar kan het beter? Op basis van deze 'foto' van de vervoerregio wordt een toekomstscenario ontwikkeld en vervolgens concreet gemaakt in een actieplan. Evaluatie en bijsturing sluiten het rijtje af.

## 2 Fase 2: Strategische visie met operationele doelstellingen

In deze fase worden meerdere ontwikkelingsscenario's uitgewerkt die aangeven hoe de mobiliteit zich in de vervoerregio zou kunnen ontwikkelen. In deze fase moeten we belangrijke keuzes maken en knopen doorhakken. De richting die we als regio willen uitgaan op het vlak van economische ontwikkeling, wonen, natuur en milieu, ... zullen mee bepalen welke ontwikkelingsscenario de voorkeur krijgt.

**Resultaat:** De strategische visie omvat een langetermijnvisie voor de gewenste mobiliteitsontwikkeling.

# 3

## Fase 3: Actieplan

In deze derde fase werken we het ontwikkelingsscenario uit tot concrete beleidsvoorstellen. Hierin doet de vervoerregio uitspraken over het gewenste OV-netwerk 2030, het fietsroutenetwerk, het privaat gemotoriseerd verkeer, het logistieke netwerk, de infrastructuur, ... Mobiliteit en ruimte hangen samen. Om een samenhangende ruimtelijke ontwikkeling na te streven, stemmen we af met de lopende planprocessen. De lopende planprocessen zijn:

- Provinciaal Beleidsplan Ruimte Vlaams-Brabant;
- Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) opgemaakt door Department Omgeving;
- Regionet Leuven.

Ook het 'flankerend' beleid komt aan bod: maatregelen en initiatieven die het verplaatsingsgedrag beïnvloeden, innoverende voorstellen, technologische ingrepen of voorstellen om beter samen te werken, ...

**Resultaat:** Het actieplan bevat concrete maatregelen, middelen, verantwoordelijkheden en een timing.

# 4

## Fase 4: Evaluatie en bijsturing

De vervoerregioraad volgt de consequenties van de genomen beslissingen en monitort na het afronden het regionaal mobiliteitsplan.

**Resultaat:** De vervoerregioraad volgt de impact van het plan op via monitoring.

## Stappen regionaal mobiliteitsplan

1. Slimme robuuste veilige milieuvriendelijke netwerken
2. Multimodaal geïntegreerd vervoersysteem
3. Gedragsverandering
4. Innoveren
5. Samenwerken





# Een versneld traject voor het openbaar vervoerplan

De vervoerregio's hebben de opdracht om een regionaal vervoerplan op te maken. Maar op korte termijn zullen ze zich reeds moeten buigen over de organisatie van het openbaar vervoer. Dit OV-plan moet uiterlijk voor juni 2020 worden goedgekeurd en de effectieve invoering wordt voorzien vanaf december 2021. Dit is echter niet het eindpunt op vlak van openbaar vervoer. Bij het opmaken van het regionaal mobiliteitsplan voor de Vervoerregio Leuven zullen we samen met jullie nadenken over het openbaar vervoer anno 2030.





# De Vervoerregio Leuven

## Een kennismaking

De Vervoerregio Leuven staat voor de enorme uitdaging om de economische en demografische evolutie te ondersteunen met een weldoordacht mobiliteitsbeleid en duurzame ruimtelijke ordening. De Vervoerregio Leuven is uitgestrekt en heeft naast zijn studentenstad heel wat te bieden.

De Vervoerregio Leuven telt 31 gemeenten waaronder de stadsregio Leuven, gemeentes uit het Hageland, Haspengouw, de Brabantse Leemstreek en de Druivenstreek. De 31 gemeenten zijn niet over één kam te scheren en hebben elk een eigen identiteit en ambitie. Als we op regioniveau sterke programma's willen realiseren, kunnen we niet langer de Vervoerregio Leuven zien als een optelsom van 31 gemeenten. De ambities van de 31 gemeenten en steden worden doorheen het proces samen met de gemeenten en steden in kaart gebracht en worden gebundeld tot één regionale visie. We gaan samen met de gemeenten op zoek naar hoe lokale identiteiten en ambities elkaar kunnen versterken zodat een samenwerking meer opbrengt dan dat men individueel zou bereiken. Cijfermatig kan de Vervoerregio Leuven als volgt samengevat worden: een ca. 1.215.941 km<sup>2</sup> groot gebied met 548.870 inwoners en 160.732 arbeidsplaatsen.



Parallel aan de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan voor de vervoerregio Leuven lopen er twee grote strategische projecten die de Vervoerregio Leuven sterk beïnvloeden:

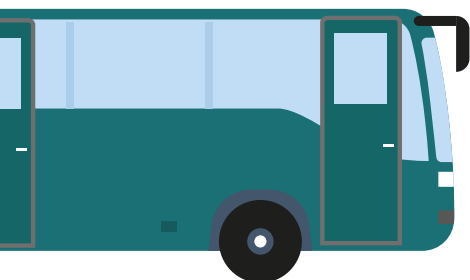
- Het programma **Werken aan de Ring** is aangestuurd door De Werkvennootschap in opdracht van Vlaanderen. Werken aan de Ring deel Oost komt overeen met het gebied tussen de E40 en de grens met Wallonië nabij Argenteuil. Het is een multimodaal en integraal programma met aandacht voor verbindingen voor openbaar vervoer, fietsers en voetgangers.
- Het project **Regionet Leuven** wordt getrokken door de stad Leuven, Interleuven en de provincie Vlaams-Brabant. Regionet Leuven werd door de minister van Omgeving erkend als strategisch project in uitvoering van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen en zet in op de koppeling tussen een duurzame ruimtelijke ordening en een hoogwaardig OV-netwerk. Regionet Leuven schuift daarvoor een concrete oplossingsrichting naar voren waarin de uitbouw van hoogwaardige openbaar vervoersassen (en fietssnelwegen) in een aantal corridors en de stadsregio Leuven gekoppeld wordt aan ruimtelijke verdichtingslocaties. Regionet Leuven heeft reeds een oefening gedaan voor wat dit zou kunnen betekenen op vlak van het stads- en streekvervoersnetwerk en de daar aan gekoppelde ruimtelijke ontwikkelingen. We nemen deze oefening mee in het planproces.

## Vervoerregioraad

De vervoerregioraad Leuven wordt van september 2019 tot juni 2022 voorgezeten door Hans Eysen als politieke voorzitter en Mark Thoelen als voorzitter van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. In juni 2022 zal de fakkel van het politieke voorzitterschap doorgegeven worden aan Mohamed Ridouani. De 31 gemeenten, het Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn, De Vlaamse Waterweg, de provincie Vlaams-Brabant en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken zijn aangesteld als vaste leden van de vervoerregioraad Leuven en hebben elk één stem. Bij een stemming moeten twee derde akkoord gaan. De gemeenten grenzend aan de Vervoerregio Leuven (Herselt, Kampenhout, Boortmeerbeek, Halen, Tessenderlo, Westerlo, Zaventem, Kraainem en Sint-Truiden), De Werkvennootschap en het Departement Omgeving kunnen de vervoerregioraden bijwonen en hebben een adviserende stem.

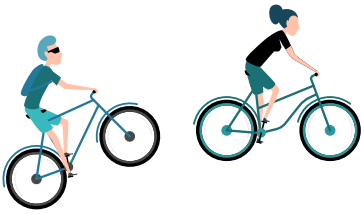
## Thematische onderzoek sporen

Het regionaal mobiliteitsplan krijgt vorm aan de hand van vijf onderzoeklijnen: openbaar vervoer, fietsnetwerken, verkeersnetwerken, mobipunten en ruimtelijk kader. De mobiliteitsscenario's voor de Vervoerregio Leuven vloeien voort uit een samenspel van de verschillende onderzoeklijnen.



### Openbaar Vervoer / Vervoer op maat

De Lijn zal eind 2021 een nieuw OV-plan uitrollen en stelt als doel om **zoveel mogelijk verplaatsingen geheel of gedeeltelijk met openbaar vervoer mogelijk te maken**. Dit is echter niet het eindpunt op vlak van openbaar vervoer. Bij het opmaken van het regionaal mobiliteitsplan voor de Vervoerregio Leuven denken we samen met jullie na over wat openbaar vervoer kan en mag inhouden in 2030.



## Fietsnetwerken

Het gebruik van de fiets wint jaar na jaar aan belang. Om deze evolutie te stimuleren zetten we in op een fijnmazig fietsnetwerk. Zowel op bovenlokaal als lokaal niveau lopen er reeds initiatieven om het fijnmazig netwerk te vervolledigen. We onderzoeken waar de missing links zich, binnen de Vervoerregio Leuven, bevinden en welke segmenten van het netwerk een upgrade met betrekking tot fietscomfort en veiligheid vereisen. We houden hierbij niet enkel rekening met het huidige gebruik maar streven naar een **future proof** netwerk.

## Verkeersnetwerken / Categorisering, Vrachtvervoer

Ook verplaatsingen met de wagen en ontsluiting van economische zones voor vrachtverkeer maken deel uit van het regionaal mobiliteitsplan voor de Vervoerregio Leuven. Omdat beide aspecten elk de nodige aandacht verdienen, hebben we ervoor gekozen om deze afzonderlijk te bestuderen.

### Autonetwerk

In 1997 heeft de Vlaamse Overheid in het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen de hoofd- en primaire wegen gecategoriseerd. De hoofdwegen spelen een rol op (inter)nationaal niveau en de primaire wegen op nationaal en Vlaams niveau. De Vlaamse Overheid is bezig met een actualisering van de wegencategorisering en komt hier binnenkort mee naar buiten. De provincie Vlaams-Brabant heeft de secundaire wegen vastgelegd. Het zijn de secundaire wegen die op niveau van de Vervoerregio Leuven belangrijk zijn. **We onderzoeken samen met jullie, de betrokken actoren, welke wegen op niveau van de Vervoerregio Leuven een belangrijke rol spelen** en wat deze inhoudt. Zal weg x de Vervoerregio Leuven ontsluiten en het verkeer leiden naar primaire wegen of zal weg x de Vervoerregio Leuven verbinden met omliggende vervoerregio's en attractiepolen?



### Vrachtnetwerk

De laatste jaren is vrachtwagentransport sterk gegroeid. Zowel de flexibiliteit van het vrachttransport als de spreiding van de te bedienen economische polen liggen hiervan aan de basis. Verkeersleefbaarheid komt steeds hoger op de agenda te staan en dit is niet altijd verzoenbaar met vrachttransport. We gaan samen met de jullie, de betrokken actoren, op zoek naar een gezond evenwicht. We proberen een antwoord te formuleren op de vraagstelling: **'Hoe kunnen we goed gelegen economische polen duurzamer ontsluiten en welke wegen kunnen voor vrachtroute bestemd worden?'**

## Mobipunten

In het regionaal mobiliteitsplan van de Vervoerregio Leuven leggen we zowel de (inter)regionale als lokale mobipunten vast.

## Ruimtelijk kader

Zowel Vlaanderen als de provincie Vlaams-Brabant zijn vollop bezig met de uitwerking van hun Beleidsplan Ruimte. Op lokaal niveau hebben ook enkele gemeenten het initiatief genomen om een Beleidsplan Ruimte op te maken.

Ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit kunnen niet los van elkaar gezien worden. Toch willen we met de Vervoerregio Leuven **niet in de plaats van de provincie Vlaams-Brabant treden** en hebben we **niet de ambitie om parallel aan hen een ruimtelijk beleid uit te werken**. Het is onze opzet om de toekomstige ruimtelijke context zoals die wordt uitgewerkt door de provincie Vlaams-Brabant te **toetsen aan de verwachtingen** van de betrokken stakeholders van de Vervoerregio Leuven. Regionet Leuven heeft reeds een oefening gedaan voor wat dit zou kunnen betekenen op vlak van het stads- en streekvervoersnetwerk en ruimtelijke ontwikkelingen. We nemen deze oefening mee in het planproces. De verschillende bestaande initiatieven op vlak van ruimtelijke ordening vormen enerzijds een kader voor de ontwikkeling van de verschillende netwerken anderzijds hebben de mobiliteitsnetwerken dikwijls een sturend karakter met betrekking tot ruimtelijke ontwikkelingen. Dit leidt ertoe dat er een **wisselwerking zal ontstaan tussen de visie op ruimtelijke ontwikkelingen en de toekomstige mobiliteitsnetwerken**. Een uitdaging die we in de Vervoerregio Leuven samen met Regionet Leuven willen aangaan.

## Communicatie en participatie via een 4-sporentraject

Het is niet de bedoeling om een theoretisch regionaal mobiliteitsplan uit te werken zonder enige voeling met de realiteit. De ideeën, suggesties, visies, bekommernissen, enz. van jullie, onze stakeholders zijn dan ook essentieel in het hele proces. Onder stakeholders verstaan we alle bij het mobiliteitsplan voor de Vervoerregio Leuven betrokken actoren, zowel georganiseerde als niet-georganiseerde. In het proces dat we voorstellen, voorzien we vier sporen waarlangs verschillende stakeholders geïnformeerd en betrokken worden.

### 1 Spoor 1: Lokale en bovenlokale overheden

De lokale en bovenlokale overheden worden betrokken via de **vervoerregioraad en werkbanken**. Voor de vervoerregioraad verwijzen we naar het hoofdstuk 'Vervoerregioraad Leuven'. Gezien de omvang van de vervoerregio (31 gemeenten!) is het niet haalbaar alle technische discussies tijdens een plenair overleg te houden. Daarom is beslist de vervoerregio op te delen in vier kleinere werkbanken, waar diepgaander overleg mogelijk is. Deze vier kleinere werkbanken zijn: subregio Druivenstreek, subregio Leuven, subregio Diest-Aarschot en subregio Tienen. Er is bij de uitwerking van de werkbanken gekozen om de grensgemeenten tussen twee werkbanken stevast toegang te verlenen tot beide werkbanken, zodat er geen 'muren' tussen de verschillende werkbanken opgetrokken worden.





# 2

## Spoor 2: Belangengroepen en middenveldorganisatie

Om de middenveldorganisaties / belangengroepen nauw bij het ontwerpproces te betrekken, roepen we een **klankbordgroep** in het leven. De klankbordgroep wordt tijdens de volledige doorlooptijd van de studie op strategische momenten bijeen geroepen. De middenveldorganisaties en belangengroepen vormen onze ogen en oren op het terrein, hun lokale expertise is dus ook onmisbaar bij de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan.



# 3

## Spoor 3: Experten

Om de dynamiek binnen de **klankbordgroep** te bevorderen nodigen we enkele lokale experts uit. Deze experts zijn onafhankelijk van het studieteam en nemen deel aan de klankbordgroep om vernieuwende ideeën en concepten aan te bieden en de discussies te voeden.

# 4

## Spoor 4: Het brede publiek

Het brede publiek informeren we aan de hand van **infomarkten**. Rekening houdend met de omvang van de Vervoerregio Leuven, organiseren we de infomarkten per subregio.





## Colofon

'Vervoerregio Leuven Projectgids' is een initiatief van de Vervoerregio Leuven en is ontstaan door een samenwerking met Arcadis, Common Ground en Transport & Mobiliteit Leuven (TML).

Bronnen: presentatie aan parlementaire commissie 2019 – Filip Boelaert, Vervoerregio Vlaams-Brabant Projectgids en basisbereikbaarheid.be.

Foto's: Common Ground 2020

DEPOTNUMMER: D/2020/3241/084  
DATUM UITGAVE: 05/06/2020

Mits bronvermelding wordt overname van de teksten en illustraties aangemoedigd.

# Meer weten over ...

## Vervoerregio Leuven

Wil je verder op de hoogte blijven van de werking van de Vervoerregio Leuven? Neem dan zeker eens een kijkje op [www.vervoerregioleuven.be](http://www.vervoerregioleuven.be)

[vervoerregioleuven@Vlaanderen.be](mailto:vervoerregioleuven@Vlaanderen.be)

## Basisbereikbaarheid

Wil je je verder verdiepen in 'basisbereikbaarheid' en de nieuwe visie op mobiliteit in Vlaanderen? Op [www.basisbereikbaarheid.be](http://www.basisbereikbaarheid.be) verneem je er alles over.

<https://mow-contact.be>

## Werken aan de Ring

Wil je meer weten over Werken aan de Ring? Op de website [www.werkenaandering.be](http://www.werkenaandering.be) kom je meer te weten.

[info@werkenaandering.be](mailto:info@werkenaandering.be)

## De Lijn

Specifieke vragen over het Openbaar Vervoerplan?

[esther.nevelsteen@delijn.be](mailto:esther.nevelsteen@delijn.be)

[sander.wouters@delijn.be](mailto:sander.wouters@delijn.be)

## Agentschap Wegen en Verkeer

Specifieke vragen voor Agentschap Wegen en Verkeer?

[www.wegenenverkeer.be/contactformulier](http://www.wegenenverkeer.be/contactformulier)

## Regionet Leuven

Benieuwd naar het strategisch project van Regionet? Op [www.regionet.be](http://www.regionet.be) kan je je alvast verdiepen.

[regionetleuven@vlaamsbrabant.be](mailto:regionetleuven@vlaamsbrabant.be)



**Vlaanderen**

is mobiliteit &  
openbare werken